



(19)  Österreich  
Patentamt

(10) Number: AT 006 051 U1

(12)

# **GEBRAUCHSMUSTERSCHRIFT**

(21) Anmeldenummer: GM 93/02

(22) Arneidatag: 14. 2.2002

(42) Beginn der Schutzdauer: 15. 2.2003

(4S) Ausgabetag: 25. 3.2013

(51) Int.C1.<sup>7</sup> : F02B 29/04  
F02B 37/00, B60K 11/04

— 1 —

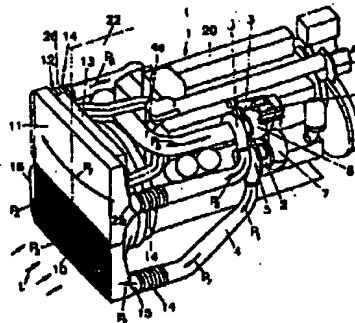
AVL LIST GMBH  
A-8020 GRÄZ STEIGERWALD (AT)

472) Entropy:

ROITHINGER ROBERT  
ST. VALENTIN, NIEDERÖSTERREICH (AT).

#### 54) KÜHLSYSTEM FÜR EINE DREHKRAFTMASCHINE

57) Die Erfindung betrifft ein Kühlsystem für eine Brennkraftmaschine (1) mit zweistufiger Aufladung, mit einer Ladeluftleitung (4), in welcher ein erster Verdichter (5) eines ersten Abgasturbochargers (2) und stromaufwärts dieses ein zweiter Verdichter (6) eines zweiten Abgasturbochargers (3) angeordnet ist, wobei zwischen dem ersten und den zweiten Verdichter (5, 6) ein erster Ladeluftkühler (10) und stromabwärts des zweiten Verdichters (6) ein zweiter Ladeluftkühler (11) angeordnet ist. Um ein leistungsfähiges Kühlsystem zu entwickeln, welches platzsparend ist, sowie wenig Gewicht, wenige Bauteile die eine Standzeit aufweisen, wird vorgeschlagen, dass zumindest einer der beiden Ladeluftkühler (10, 11), in Auströmrichtung der Kühl Luft betrachtet, stromauwärts des Kühlmittelkühlers (13) angeordnet ist.



AT 006 051 U1

पर्याप्त विवरण

BEST AVAILABLE COPY

BEST AVAILABLE COPY

Die Erfindung betrifft ein Kühlssystem für eine Brennkraftmaschine mit zweistufiger Aufladung, mit einer Ladeluftleitung, in welcher ein erster Verdichter eines ersten Abgasturboladers und stromaufwärts dieses ein zweiter Verdichter eines zweiten Abgasturboladers angeordnet ist, wobei zwischen dem ersten und dem zweiten Verdichter ein erster Ladeluftkühler und stromabwärts des zweiten Verdichters ein zweiter Ladeluftkühler angeordnet ist.

Aus der JP 62-085123 A ist ein Kühlssystem einer Brennkraftmaschine mit zweistufiger Aufladung der eingangs genannten Art bekannt. Durch den ersten Ladeluftkühler zwischen dem ersten und dem zweiten Verdichter kann die Ladelufttemperatur so weit abgesenkt werden, dass keine thermische Überlastung des zweiten Verdichters auftritt. Bei dem bekannten Kühlssystem ist allerdings keine Regelung des Ladezustandes in Abhängigkeit des Betriebszustandes vorgesehen. Dies hat den Nachteil, dass die Abgasturbolader nicht immer mit optimalem Wirkungsgrad betrieben werden können.

Aus der DE 39 33 518 A1 ist eine Brennkraftmaschine mit sequentiellem Turboladersystem mit einem erststufigen, großvolumigen Turbolader und einem zweitstufigen, kleinvolumigen Turbolader bekannt. Mittels eines Ansaug-Umgehungsventils kann der zweitstufige, kleinvolumige Turbolader umgangen werden. In dem bekannten Kühlssystem ist ein Ladeluftkühler stromabwärts des ersten Verdichters, aber kein Zwischenkühler zwischen dem ersten und dem zweiten Verdichter vorgesehen. Durch die hohe Austrittstemperatur aus dem ersten Verdichter wird der zweite Verdichter, insbesondere das Verdichteraufrad, thermisch hoch belastet, insbesondere dann, wenn ein konventionelles, gegossenes Aluminiumverdichterrad zur Anwendung kommt. Bei konventionellen Aluminiumverdichteraufrädern kann es infolge zu hoher Betriebstemperatur zur sogenannten Problematik der Low-Cycle-Fatigue kommen. Beim Hochdrehen des Verdichteraufrades entstehen Zuspannungen im Nabengleich. Bei Reduktion der Drehzahl kommt es in Folge von Spannungsumlagerungen im Nabengleich zu Druckspannungen. Diese schwelende Belastung verursacht bei einer bestimmten Zykluszahl bei kritischer Auslegung eine Zerstörung des Laufrades. Durch die Zwischenkühlung kann dies verhindert werden. Ähnliche Kühlssysteme zeigen die US 5,020,327 A, die US 5,142,866 A und die US 5,408,979 A.

Bei konventionellen Kühlssystemen sind Ladeluft- oder Kühlfüssigkeitskühler fahrzeugfest montiert. Dies erfordert, dass flexible Elemente in den Ladeluftleitungen und/oder in den Kühlleitungen vorgesehen werden müssen, welche Relativbewegungen zwischen dem Motor und dem Fahrgestell kompensieren. Zudem

BEST AVAILABLE COPY

sind flexible Elemente und/oder entsprechend große Abstände zwischen dem Ventilatorgehäusemantel und dem Motor erforderlich. Die Veröffentlichen US 4,213,426 A, US 4,522,196 A und US 4,774,911 A offenbaren derartige Kühlsysteme.

Aus der US 5,597,047 A ist ein Kühlsystem mit einem Flüssigkeitskühler bekannt, der auf einem motorfesten Rahmen montiert ist. Zwischen diesem am Motor befestigten Rahmen und dem Flüssigkeitsskühler sind Dämpfungselemente angeordnet. Derartige motorfeste Kühleinrichtungen haben den Vorteil, dass die Verbindungsleitungen kurz ausgebildet sein können.

**Aufgabe der Erfindung** ist es, ein leistungsfähiges Kühlsystem für eine Brennkraftmaschine zu entwickeln, welches platzsparend ist, sowie wenig Gewicht, wenige Bauteile und eine hohe Standzeit aufweist.

Erfindungsgemäß wird dies dadurch erreicht, dass zumindest einer der beiden Ladeluftkühler, in Anströmrichtung der Kühlluft betrachtet, stromaufwärts des Kühlmitteltüchers angeordnet ist. Dadurch, dass die Ladeluftkühler dem Flüssigkeitsskühler vorgelagert sind, kann Bauraum eingespart werden und eine besonders gute Kühlung der Ladeluft erreicht werden.

Durch die zweistufige Auslegung der Aufladung können relativ günstige Materialien verwendet werden. Durch den ersten Ladeluftkühler wird erreicht, dass die Ladelufttemperatur zwischen den beiden Verdichtern so weit absinkt, dass auch beim zweiten Verdichter ein konventionelles, gegossenes Aluminiumverdichterrad zur Anwendung kommen kann, ohne mit zu hoher Eintrittstemperatur in den zweiten Verdichter die Lebensdauer des Verdichterrades zu beeinträchtigen. So mit wird auch die Problematik der Low-Cycle-Fatigue des Kompressorrades verhindert.

In einer besonders kompakten Ausführung der Erfindung ist vorgesehen, dass der zweite Ladeluftkühler über dem ersten Ladeluftkühler angeordnet ist.

In einer besonders bevorzugten Ausführungsvariante ist vorgesehen, dass bei zumindest einem Ladeluftkühler, vorzugsweise beim ersten Ladeluftkühler, Kühlereintritt und Kühleraustritt auf der selben Seite – bezogen auf eine in Richtung der anströmenden Kühlluft durch den Schwerpunkt des Ladeluftkühlers verlaufenden Hochebene – angeordnet sind. dabei ist es besonders vorteilhaft, wenn zumindest ein Ladeluftkühler, vorzugsweise der erste Ladeluftkühler, eine vorzugsweise durch den Schwerpunkt verlaufende Trennwand zwischen eintretendem und austretendem Ladeluftstrom aufweist, so dass ein im Wesentlichen U-förmiger Strömungsweg für die den Ladeluftkühler durchströmende Ladeluft gebildet ist. Dadurch kann die Ladeluftleitung zwischen dem ersten Ladeluftkühler

BEST AVAILABLE COPY

und dem zweiten Kompressor sehr kurz ausgebildet werden, wodurch Material eingespart und Strömungsverluste verminder werden können.

In einer besonders günstigen Ausführung der Erfindung ist vorgesehen, dass die aus erstem und zweitem Ladeluftkühler und dem Kühlmittelkühler bestehende Kühlergruppe motorfest ausgebildet ist. Die motorfeste Anordnung der Kühlergruppe erlaubt kleine Abstände zwischen den Bauteilen, da Relativbewegungen nicht berücksichtigt werden müssen. Das Kühlsystem kann dadurch sehr kompakt gehalten werden. Welters kann auf den Einsatz von flexiblen Elementen in den Ladeluftleitungen weitgehend verzichtet werden, was sich vorteilhaft auf die Kosten und die Wartungsintensität auswirkt. Insbesondere kann auf flexible Leitungselemente, wie beispielsweise Gummlitungen mit geringer Dauerfestigkeit verzichtet werden. Die Aufhängung der Kühlergruppe in einem Fahrzeugrahmen über Gummilager entfällt. Die motorfeste Kühlergruppe wird mit der Montage im Fahrzeug gemeinsam mit der Brennkraftmaschine und dem Getriebe in eine elastische Antriebselheitsaufhängung gehoben. Durch den Entfall der flexiblen Elemente in den Ladeluftleitungen gibt es darüber hinaus keine Gasreaktionskräfte auf die einzelnen Kühler und Leitungen mehr. Somit können separate Abstützelemente oder dergleichen entfallen.

Genauso kann aber auch vorgesehen sein, dass die Kühlergruppe fahrzeugrahmenfest ausgebildet ist. In diesem Fall ist es notwendig, dass in der Ladeluftleitung zwischen erstem Verdichter, erstem Ladeluftkühler, zweitem Verdichter und zweiten Ladeluftkühler und einem Einlasssammler elastische Leitungselemente angeordnet sind.

In weiterer Ausführung der Erfindung ist vorgesehen, dass der zweite Abgasturbolader, vorzugsweise abgasseitig, umgehbar ist. Durch die Umgehbarkeit des zweiten Verdichters – dem Hochdruckverdichter – mittels der Bypassleitung und zumindest einem oder mehreren Ventilen bei hohen Abgasmengen – etwa bei hohen Lasten und Motordrehzahlen – ist es möglich, beide Abgasturbolader in optimalen Betriebsbereichen zu betreiben, was einen erheblichen Wirkungsgradvorteil gegenüber ungeregelten seriellen Aufladesystemen bringt. Der Motor der kleinen Hochdruckturbinen-Verdichterkombination dreht auch schon bei geringen Abgasenergien rasch hoch. Dadurch wird ein sehr rasches Ansprechverhalten der Brennkraftmaschine erreicht.

Zur Erzeugung des Kühlluftstromes ist ein vorzugsweise axialer Lüfter vorgesehen, der zur Regelung des Kühlluftbedarfes über eine schaltbare Kupplung angetrieben ist. Dadurch kann bei geringem Kühlluftbedarf die Antriebsleistung eingespart werden. Vorzugsweise weist die Kupplung ein Visko-Thermo-Element auf.

Alternativ dazu kann auch vorgesehen sein, dass die Kupplung extern über einen KühlLufttemperaturgeber und eine elektronische Steuereinheit angesteuert wird.

Die Erfindung wird im Folgenden anhand der Figuren näher erläutert.

Es zeigen Fig. 1 die erfindungsgemäße Brennkraftmaschine in einer Ausführungsvariante in einer Schrägangsicht, Fig. 2 die Brennkraftmaschine in einem Schnitt gemäß der Linie II-II in Fig. 3, Fig. 3 die Brennkraftmaschine in einer Stirnansicht, Fig. 4 die Brennkraftmaschine in einer Seitenansicht, Fig. 5 die Brennkraftmaschine in einer Draufsicht, Fig. 6 die erfindungsgemäße Brennkraftmaschine in einer zweiten Ausführungsvariante in einer Schrägangsicht, Fig. 7 die Brennkraftmaschine in einem Schnitt gemäß der Linie VII-VII in Fig. 8, Fig. 8 die Brennkraftmaschine in einer Vorderansicht.

Funktionsgleiche Bauteile sind in den Ausführungsvarianten mit gleichen Bezugszahlen versehen.

Die Brennkraftmaschine 1 weist eine zweistufige Aufladung mit einem ersten Abgasturbolader 2 und einem zweiten Abgasturbolader 3 auf. In der Ladluftleitung 4 ist der erste Verdichter 5 des ersten Abgasturboladers 2 und stromabwärts dieses der zweite Verdichter 6 des zweiten Abgasturboladers 3 angeordnet. Mit Bezugszahlen 7 ist die erste Abgasturbine des ersten Abgasturboladers 2 und mit Bezugszahlen 8 die zweite Abgasturbine des zweiten Abgasturboladers 3 bezeichnet. Der erststufige erste Abgasturbolader ist großvolumig ausgeführt, der zweistufige zweite Abgasturbolader 3 kleinvolumig ausgeführt.

Die zweite Abgasturbine 8 des zweiten Abgasturboladers 3 kann mittels einer zumindest ein Ventil aufweisenden Bypasseinrichtung 9 umgangen werden.

Zwischen dem ersten Verdichter 5 und dem zweiten Verdichter 6 ist in der Ladluftleitung 4 ein erster Ladeluftkühler 10 angeordnet. Ein weiterer, zweiter Ladeluftkühler 11 ist stromabwärts des zweiten Verdichters 6 vorgesehen. Die Ladeluftkühler 10, 11 sind Teil einer Kühlgruppe 12, welcher auch der Kühlmitteltübler 13 angehört. Der erste und der zweite Ladeluftkühler 10, 11 sind dabei – in der durch die Pfeile L angedeuteten Anströmrichtung der Luft betrachtet – stromaufwärts des Kühlmitteltüblers 13 angeordnet. Der zweite Ladeluftkühler 11 ist dabei über dem ersten Ladeluftkühler 10 positioniert. Dies ermöglicht eine sehr kompakte Bauweise.

Der in Bezug auf die KühlLuft L stromaufwärts des Kühlmitteltüblers 13 angeordnete, über eine schaltbare Kupplung 17a angetriebenen Lüfter 17 ist als Axiallüfter ausgeführt. Die schaltbare Kupplung 17a kann dabei ein Visko-Thermo-Element beinhalten und selbstregelnd ausgeführt sein. Alternativ dazu kann die

BEST AVAILABLE COPY

Kupplung 17a extern über einen KühlLufttemperaturgeber 17b und eine Steuer-Einheit ECU gesteuert werden. Mit Bezugszeichen 18 ist das Lüftergehäuse bezeichnet.

In den Ausführungsbeispielen ist die Kühlergruppe 12 fahrzeugfest ausgeführt, wodurch jeweils zwischen den Abschnitten der Ladeluftleitung 4 zwischen erstem Verdichter 5 und erstem Ladeluftkühler 10, zweitem Verdichter 6, zweitem Ladeluftkühler 11 und einem Einlasssammler 20 elastische Elemente 14 vorgesehen sind.

Die von einem nicht weiter dargestellten Luftfilter kommende Ladeluft gelangt in den ersten Verdichter 5 der ersten Abgasturbine 2, wird hier komprimiert und entsprechend dem Pfeil  $P_1$  zum ersten Ladeluftkühler 10 geführt. Im ersten Ladeluftkühler 10 strömt die Ladeluft entsprechend den Pfeilen  $P_2, P_3, P_4$  vom Kühlereintritt 15 zum Kühleraustritt 16 und wird dabei zwischengekühlt. Danach gelangt die Ladeluft entsprechend dem Pfeil  $P_5$  zum zweiten Verdichter 6 des zweiten Abgasturboladers 3. Im als Hochdruckstufe ausgebildeten zweiten Verdichter 6 wird die Ladeluft weiter komprimiert und entsprechend dem Pfeil  $P_6$  zum zweiten Ladeluftkühler 11 geführt, wo eine weitere Temperaturabsenkung der Ladeluft stattfindet. Die Ladeluft durchströmt den zweiten Ladeluftkühler 11 vom zweiten Kühlereintritt 25 zum zweiten Kühleraustritt 26 in Querrichtung entsprechend dem Pfeil  $P_7$  und verlässt den zweiten Ladeluftkühler 11 auf der dem zweiten Ladelufteingang 25 gegenüberliegenden Seite der Hochebene 22. Die den zweiten Ladeluftkühler 11 verlassende Ladeluft  $P_8$  wird zum Einlasssammler 20 und weiter zu den einzelnen Zylindern 21 geführt.

Bei dem in den Fig. 6 bis 8 dargestellten Ausführungsbeispiel sind Kühlereintritt 15 und Kühleraustritt 16 des ersten Ladeluftkühlers 10 auf der selben Seite einer durch den Schwerpunkt S des Ladeluftkühlers 10 verlaufenden, in Richtung der Anströmung der KühlLuft L ausgerichteten Hochebene 22, angeordnet. Die in den ersten Ladeluftkühler 10 gemäß dem Pfeil  $P_2$  und gemäß dem Pfeil  $P_4$  austretende Ladeluft ist – bis auf einen Durchlass 24 auf der dem Kühlereintritt 15 und dem Kühleraustritt 16 gegenüberliegenden Seite – voneinander getrennt. Dadurch wird der erste Ladeluftkühler 10 U-förmig in Querrichtung von der Ladeluft durchströmt, wie mit dem Pfeil  $P_3$  angedeutet ist. Dies hat den Vorteil, dass die Ladeluftleitung 4a zwischen dem ersten Ladeluftkühler 10 und dem zweiten Verdichter 6 kurz gehalten werden kann.

REF ST AVAILABLE COPY

ANSPRÜCHE

1. Kühlsystem für eine Brennkraftmaschine (1) mit zweistufiger Aufladung, mit einer Ladeluftleitung (4), in welcher ein erster Verdichter (5) eines ersten Abgasturboladers (2) und stromaufwärts dieses ein zweiter Verdichter (6) eines zweiten Abgasturboladers (3) angeordnet ist, wobei zwischen dem ersten und dem zweiten Verdichter (5, 6) ein erster Ladeluftkühler (10) und stromabwärts des zweiten Verdichters (6) ein zweiter Ladeluftkühler (11) angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest einer der beiden Ladeluftkühler (10, 11), in Anströmrichtung der Kühlluft (2) betrachtet, stromaufwärts des Kühlmittelkühlers (13) angeordnet ist.
2. Kühlsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der zweite Ladeluftkühler (11) über dem ersten Ladeluftkühler (10) angeordnet ist.
3. Kühlsystem nach Anspruch 1 oder, dadurch gekennzeichnet, dass bei zumindest einem Ladeluftkühler (10, 11), vorzugsweise beim ersten Ladeluftkühler (10), Kühleintritt (15) und Kühleraustritt (16) auf der selben Seite - bezogen auf eine Richtung der anströmenden Kühlluft (2) durch den Schwerpunkt (S) des Ladeluftkühlers (10) verlaufende Hochebene (22) - angeordnet sind.
4. Kühlsystem nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest ein Ladeluftkühler (10, 11), vorzugsweise der erste Ladeluftkühler (10), eine vorzugsweise durch den Schwerpunkt (S) verlaufende Trennwand (23) zwischen eintretendem und austretendem Ladeluftstrom ( $P_1, P_4$ ) aufweist, so dass ein im Wesentlichen U-förmiger Strömungsweg ( $P_3$ ) für die den Ladeluftkühler durchströmende Ladeluft gebildet ist.
5. Kühlsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die aus erstem und zweitem Ladeluftkühler (10, 11) und dem Kühlmitteltkühler (13) bestehende Kühlergruppe (12) motorfest ausgebildet ist.
6. Kühlsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Kühlergruppe (12) fahrzeugrahmenfest ausgebildet ist.
7. Kühlsystem nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass in der Ladeluftleitung (4) zwischen erstem Verdichter (5), erstem Ladeluftkühler (10), zweitem Verdichter (6), zweitem Ladeluftkühler (11) und einem Einlasssammel器 (20) elastische Leitungselemente (14) angeordnet sind.

BEST AVAILABLE COPY

8. Kühlsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass der zweite Abgasturbolader (3), vorzugsweise abgasseitig, umgehbar ist.
9. Kühlsystem nach einem der Ansprüche 1 bis 8 mit einem Lüfter (17) zur Erzeugung eines Kühlluftstroms (2), dadurch gekennzeichnet, dass der vorzugsweise axiale Lüfter (17) über eine schaltbare Kupplung (17a) angetrieben ist.
10. Kühlsystem nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass die schaltbare Kupplung (17a) ein Visko-Thermo-Element aufweist.
11. Kühlsystem nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Kupplung (17a) extern über einen Kühllufttemperaturgeber (17b) und eine elektronische Steuereinheit (ECU) ansteuerbar ist.

BEST AVAILABLE COPY

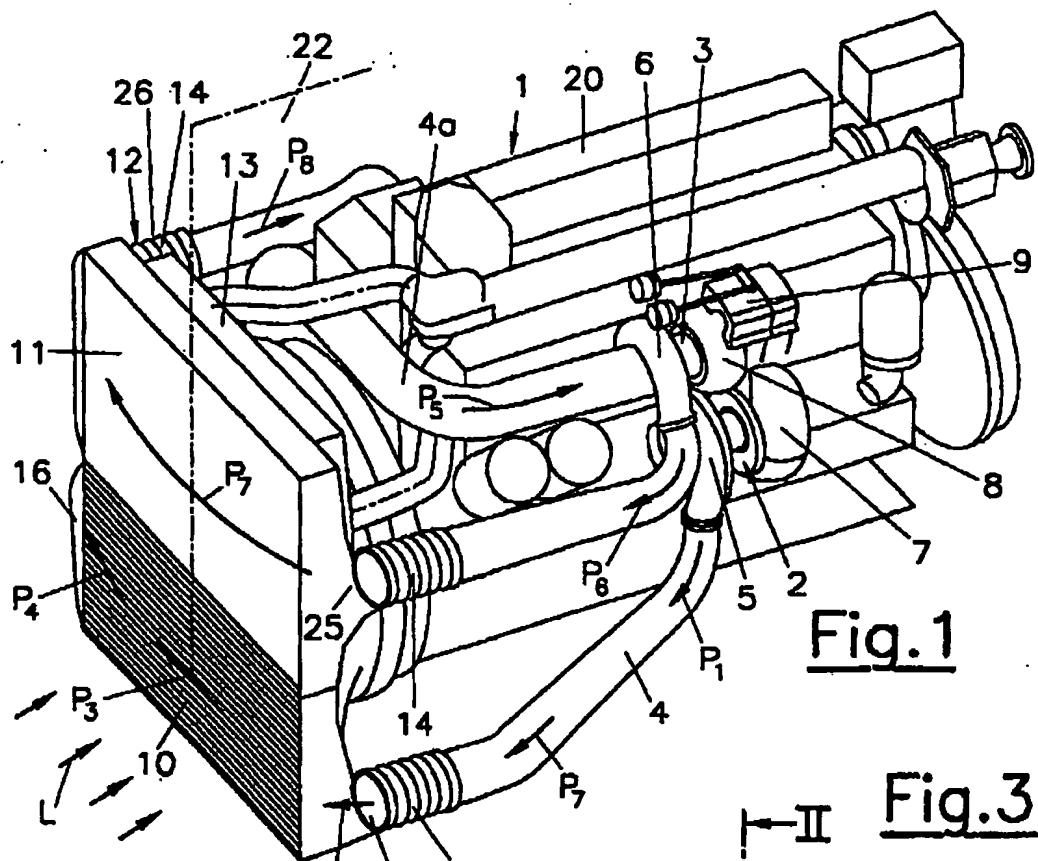


Fig. 1

Fig. 3

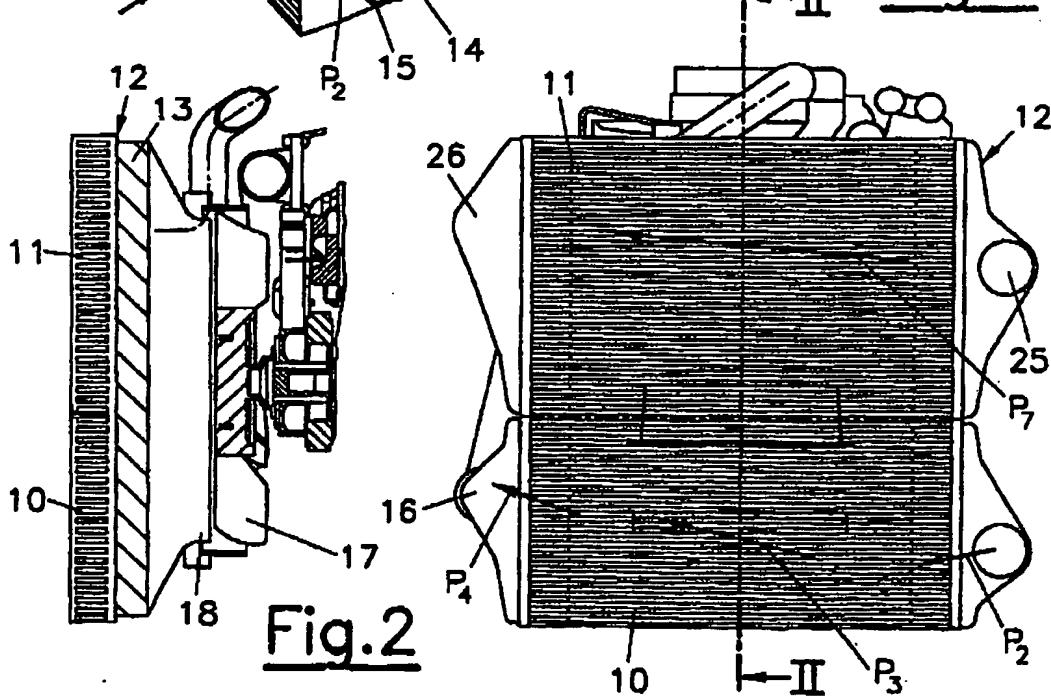


Fig. 2

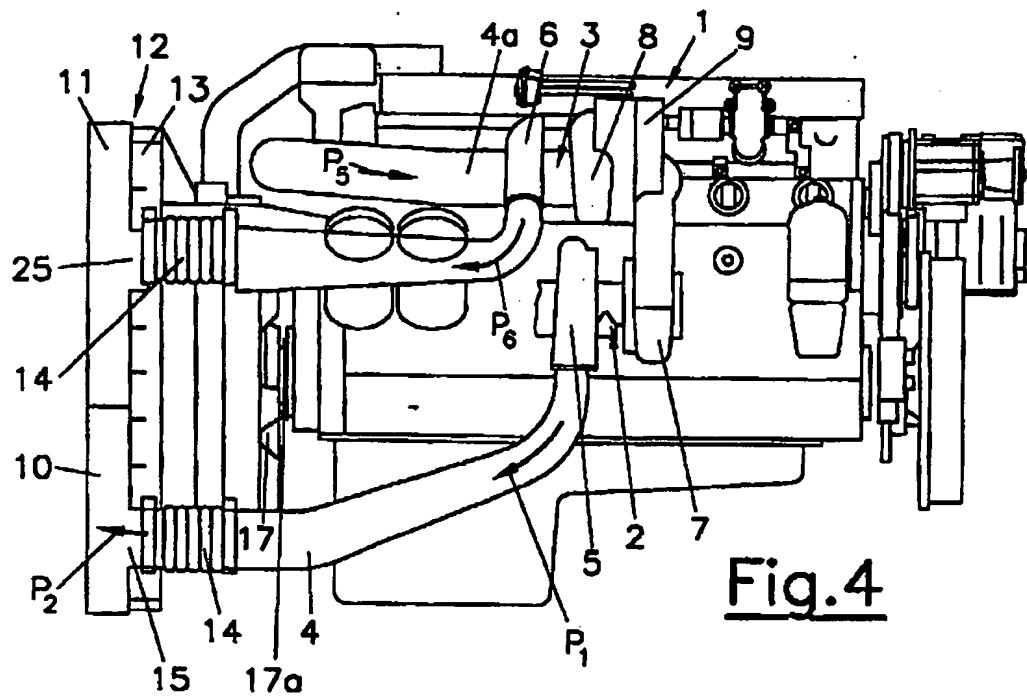


Fig.4

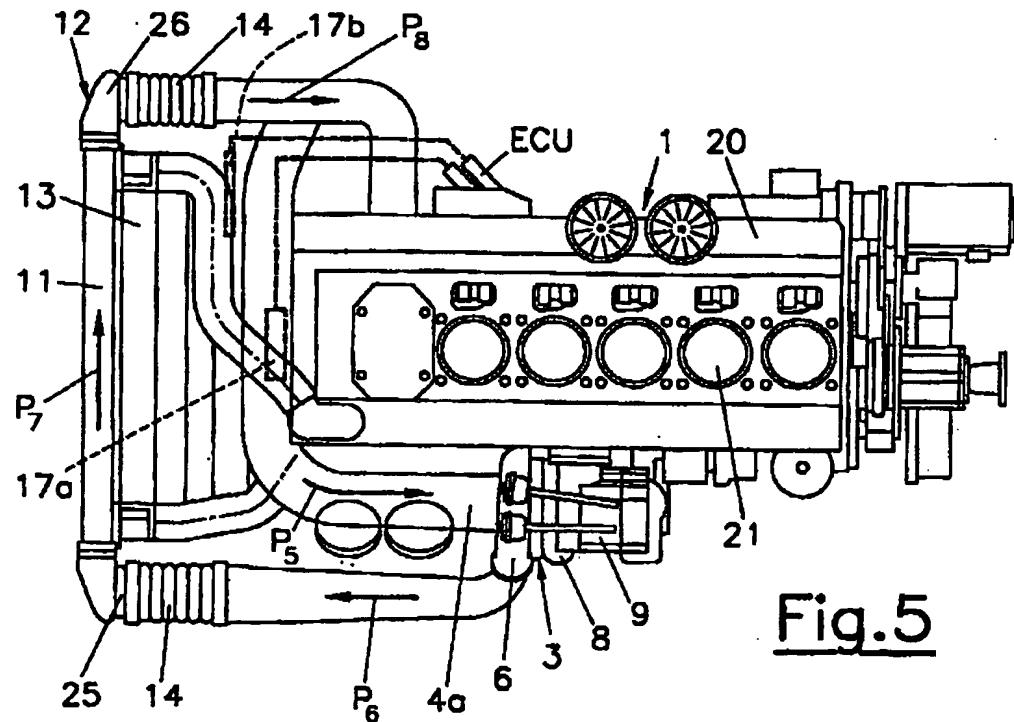


Fig.5

BEST AVAILABLE COPY

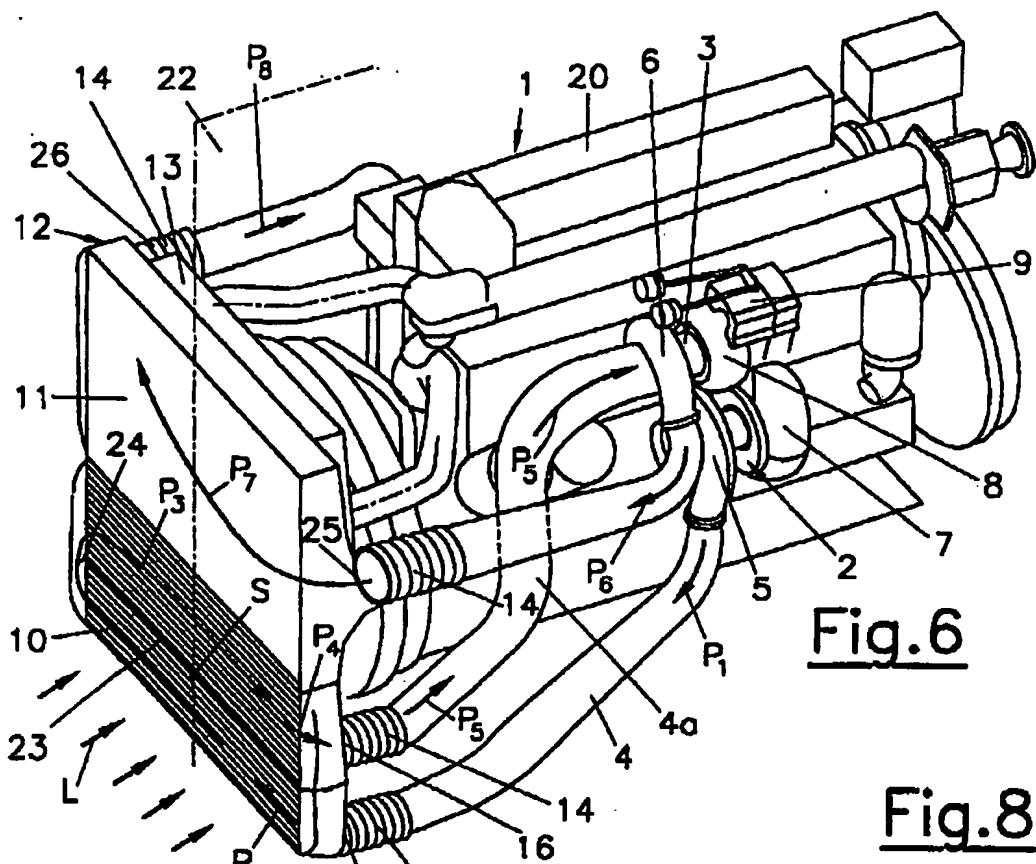


Fig. 6

Fig. 8

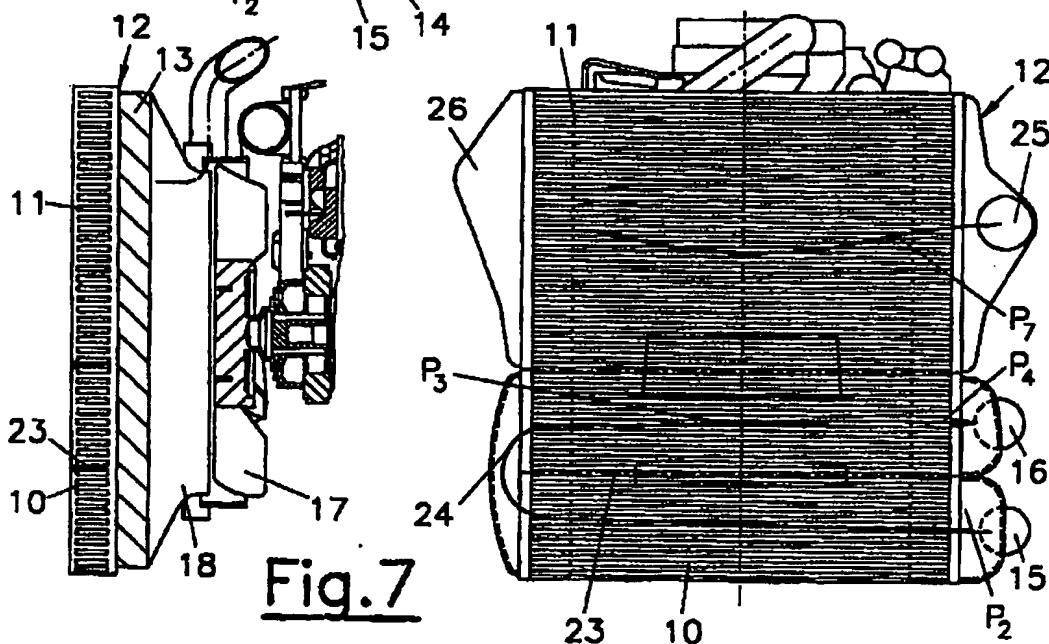


Fig. 7



## ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT

## Recherchenbericht zu GM 93/2002

BEST AVAILABLE COPY

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC:

F 02 B 29/04, F 02 B 37/00, B 60 K 11/04

Rechercheinst. Prüftreff (Klassifikation):

F 02 B, F 01 P, B 60 K

Konsultierte Online-Datenbank:

EPODOC, WPI, PAJ

Dieser Recherchenbericht wurde zu den am 14.02.2002 eingereichten Ansprüchen erstellt.

Die in der Gebrauchsmusterschrift veröffentlichten Aussprüche können im Verfahren geändert werden sein (§ 19 Abs. 4 GMG), sodass die Angaben im Recherchenbericht, wie Bezugnahme auf bestimmte Ansprüche, Angabe von Kategorien (X, Y, A), nicht mehr zutreffend sein müssen. In die dem Recherchenbericht zugrundeliegende Fassung der Ansprüche kann beim Österreichischen Patentamt während der Amtsummenden Einreich genommen werden.

Kategorie <sup>a)</sup>	Bezeichnung der Veröffentlichung: Liegedeck <sup>b)</sup> , Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textzelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
Y	DE 199 48 220 A1 (DAIMLER CHRYSLER), 25. Jänner 2001 (25.01.2001) ganzes Dokument	1,6,7
Y	US 5 492 167 A (GLESMANN), 20. Feber 1996 (20.02.96) ganzes Dokument	1,6,7
Y	JP 2000-120439 A (HITACHI), 25. April 2000 (25.04.2000) ganzes Dokument	1,6,7
Y	US 6 029 345 A (CHRISTENSEN), 29. Feber 2000 (29.02.2000) ganzes Dokument	1,6,7
A	DE 199 28 193 A1 (BEHR), 13. Jänner 2000 (13.01.2000) ganzes Dokument	1-11
A	US 5 597 047 A (THOMPSON), 28. Jänner 1997 (28.01.97) ganzes Dokument	5

Datum der Beendigung der Recherche:

19. September 2002

Prüfer(in):

Dr. THALHAMMER

<sup>c)</sup> Bitte beachten Sie die Hinweise auf dem Erläuterungsblatt! Fortsetzung siehe Folgeblatt

# ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT

AT 006 051 U1

## Erläuterungen zum Recherchenbericht

BEST AVAILABLE COPY

Die Kategorien der angeführten Dokumente dienen in Anlehnung an die Kategorien der Entgegenhaltungen bei EP- bzw. PCT-Recherchenberichten nur zur raschen Einordnung des ermittelten Stands der Technik. Sie stellen keine Beurteilung der Erfindungseigenschaft dar:

- "A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert.
- "Y" Veröffentlichung von Bedeutung: der Anmeldungsgegenstand kann nicht als auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist.
- "X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung: der Anmeldungsgegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden.
- "P" Dokument, das von besonderer Bedeutung ist (Kategorie „X“), jedoch nach dem Prioritätsstag der Anmeldung veröffentlicht wurde.
- "&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist.

### Ländercodes:

AT = Österreich; AU = Australien; CA = Kanada; CH = Schweiz; DD = ehem. DDR; DE = Deutschland;  
EP = Europäisches Patentamt; FR = Frankreich; GB = Vereinigtes Königreich (UK); JP = Japan;  
RU = Russische Föderation; SU = Ehem. Sowjetunion; US = Vereinigte Staaten von Amerika (USA);  
WO = Veröffentlichung gem. PCT (WIPO/OMPI); weitere Codes siehe WIPO ST. 3.

Die genannten Druckschriften können in der Bibliothek des Österreichischen Patentamtes während der Öffnungszeiten (Montag bis Freitag von 8 bis 12 Uhr 30, Dienstag von 8 bis 15 Uhr) unentgeltlich eingesehen werden. Bei der von der Teilrechtsfähigkeit des Österreichischen Patentamts betriebenen Kopierstelle können Kopien der ermittelten Veröffentlichungen bestellt werden.

Auf Bestellung gibt die von der Teilrechtsfähigkeit des Österreichischen Patentamts betriebene Servicesabteilung gegen Entgelt zu den im Recherchenbericht genannten Patentdokumenten allfällige veröffentlichte "Patentfamilien" (den selben Gegenstand betreffende Patentveröffentlichungen in anderen Ländern, die über eine gemeinsame Prioritätsanmeldung zusammenhängen) bekannt.

Auskünfte und Bestellmöglichkeit zu diesen Serviceleistungen erhalten Sie unter der Telefonnummer

01 / 534 24 - 738 bzw. 739;

### Schriftliche Bestellungen:

per FAX Nr. 01 / 534 24 – 737 oder per E-Mail an [Kopierstelle@patent.bmvl.gv.at](mailto:Kopierstelle@patent.bmvl.gv.at)